



Die Zukunft gehört mir! ÖPNV in Baden-Württemberg

Liebe Leserinnen und Leser,

wir freuen uns sehr, Ihnen heute die erste Ausgabe unseres hauseigenen Mobilitäts-Magazins **Think Ahead!** vorstellen zu dürfen. Wer laut eigenem Namen vorangehen möchte, der muss auch weiterdenken. Und da Wissen die einzige Ressource ist, die sich vergrößert, wenn man sie teilt, möchten wir mit **Think Ahead!** möglichst vielen Protagonisten und Vordenkern der Mobilität eine kleine Plattform bieten, um uns allen neue Impulse zu geben. Also, lassen Sie sich in die Welt von Go-Ahead einladen und erfahren Sie ein bisschen mehr darüber, wie wir arbeiten, was es Neues gibt und auch, was sich bei unserem Mutterkonzern in England tut.

Der sprichwörtliche Blick über den Teller- rand ist in diesem Sinne ein ganz wichtiger Faktor. Wir sind sehr stolz, dass der Verkehrsminister des Landes Baden-Württemberg, Herr Winfried Hermann, vorangeht und in unserem allerersten Beitrag einen Überblick über Status und Zukunft von Nahverkehr und Mobilität im Ländle gibt. Hier wird er auch erzählen,

warum er als Kind selbst gern Lokführer geworden wäre! Daran schließt sich ein Fachartikel von Tobias Heger zum Thema „Mobilität im Umbruch“ an.

Kern unseres ganzen Tuns ist es, einen echten Mehrwert für unsere Kunden im Nahverkehr zu schaffen. Dafür brauchen wir die richtigen Menschen in unserem Unternehmen. Deshalb ist es uns so wichtig, ein attraktiver Arbeitgeber in der Branche zu sein. In unserer Rubrik „Menschen im ÖPNV“ stellen sich daher Mitarbeiter von Go-Ahead ganz persönlich vor. Sie alle sind es, die unserem Unternehmen buchstäblich ein Gesicht geben und jeden Tag dafür sorgen werden, dass unsere Fahrgäste zufrieden sind. Ich freue mich zudem, dass Dirk Flege, Hauptgeschäftsführer der Allianz pro Schiene, einmal darstellt, wie Lokomotivführer wieder zum Traumberuf für unsere Kinder werden kann – ein Thema, das mir persönlich sehr am Herzen liegt. Schließlich finden Sie auf der letzten Seite von **Think Ahead!** News und Termine rund um Themen des Schienenverkehrs.

THEMA | Seite 3

Interview mit Verkehrsminister Winfried Hermann

THEMA | Seite 6

Die Mobilität von morgen gestalten

ÖPNV AKTUELL | Seite 10

Go-Ahead erhält Zuschlag für Netz Murrbahn

MENSCHEN IM ÖPNV

Seite 12

Traumberuf
Triebfahrzeugführer?

Seite 14

Peter Raue ist Geschäftsleiter in Baden-Württemberg

KARRIERE | Seite 15

Ausbildung bei Go-Ahead



Momentan steht natürlich die Mobilisierung für den Betrieb der Netze 1 und 3A bei uns absolut im Vordergrund. Das Thema Personal spielt dabei eine zentrale Rolle. Wir haben mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) einen attraktiven Tarifvertrag abgeschlossen. Gleichzeitig arbeiten wir daran, unser Versprechen, ein bevorzugter Arbeitgeber zu sein, auch wirklich einhalten zu können und stellen ein attraktives Angebot an Benefits für unsere Mitarbeiter zusammen, die ihnen das tägliche (Arbeits-) Leben erleichtern sollen. Wir sind fest davon überzeugt, dass wir bei Go-Ahead Menschen benötigen, die sich über den eigenen Tätigkeitsbereich hinaus einbringen möchten – wir müssen dafür sorgen, dass sie dafür die bestmöglichen Rahmenbedingungen vorfinden. Dass dieses Angebot überzeugt, zeigt mir, dass wir bereits den fünften Kurs zur Ausbildung von Triebfahrzeugführern gestartet haben. Jeder dieser Kurse ist mit bis zu 15 Teilnehmern gut besucht. Parallel laufen die Bewerbungsgespräche mit erfahrenen Triebfahrzeugführern. Ebenfalls freuen wir uns, insbesondere mit Blick auf das Auslösen des Personalübergangs durch die DB Regio, vielen Triebfahrzeugführern die Möglichkeit zu bieten, auch weiterhin auf der Rems-Fils- und Franken-Enz-Bahn zu arbeiten. Wir versprechen ihnen ein sehr gutes Arbeits-

klima. Wir sind sicher, dass wir in einer Mischung aus jungen Mitarbeitern und erfahrenen Profis ein tolles Team für die Menschen in Baden-Württemberg auf die Beine stellen werden!

Ohne die richtigen Menschen geht es nicht, aber unsere modernen Fahrzeuge sind natürlich auch wichtig. Bei der Produktion sind wir absolut im Zeitplan. Die ersten Wagenkasten- und Lacktests wurden bereits erfolgreich abgeschlossen. Gewartet werden die Fahrzeuge später in unserer eigenen Werkstatt. Hier läuft der Prozess der Planfeststellung, in dem wir mit allen Parteien vertrauensvoll zusammenarbeiten. Bei der Instandhaltung haben wir uns für unseren bewährten Partner Stadler entschieden, der seine eigenen Fahrzeuge am besten kennt – dies sorgt für effiziente Prozesse. Zudem möchten wir mit modernen, digitalen Instandhaltungsmanagementsystemen Maßstäbe in Sachen Qualität setzen.

Auf dem Weg zum täglichen Betrieb stehen wir in engem Kontakt mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg und sprechen regelmäßig mit der DB Netz AG, um den vorgeschriebenen Fahrplan zu entwickeln. Was das Thema Kapazitäten, insbesondere in den Stoßzeiten, angeht, sind wir unterstützend tätig, um die besten Lösungen für unsere



Fahrgäste zu finden. Auch im Vertrieb arbeiten wir mit der DB zusammen und suchen außerdem aktuell passende Räumlichkeiten für unsere eigenen Service-Center. Hier entwickeln wir Ideen, die über den bloßen Fahrkartenverkauf hinausgehen. Als regionaler Partner ist es unser Ziel, echte Begegnungsstätten in Sachen Mobilität für die Menschen in der Region zu schaffen. Wir finden dabei große Unterstützung bei den Bürgermeisterinnen und Landräten der Region. Dafür danke!

Nun liebe Leserinnen und Leser, wünsche ich Ihnen allen eine vergnügliche und hoffentlich bereichernde Lektüre.

Herzlichst Ihr

Stefan Krispin

Geschäftsführer der Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland

Stuttgart Netz 1

Betriebsstart Juni 2019

Netz Murrbahn

Betriebsstart Dez 2019



Mobilität in Baden-Württemberg: Ein Blick in die Zukunft

Interview mit Winfried Hermann MdL, Minister für Verkehr

Herr Minister Hermann, Über, Drohnen, fahrerloses Fahren: Mobilität ist eines der Zukunftsthemen rund um den Globus. Auch in Baden-Württemberg?

Mobilität ist in der Tat eines der Felder, auf denen sich unsere Zukunftsfähigkeit mitentscheidet. Die Digitalisierung bringt neue Technologien und damit auch ganz neue Möglichkeiten, Mobilität nachhaltiger und sicherer als zuvor zu organisieren. Traditionell werden mit Baden-Württemberg Innovationen rund um Verkehr, Mobilität und Automobil verknüpft, wie mit kaum einer anderen Region. Auch auf dem Weg zur digital gestützten Mobilität wollen wir Themen und Lösungen vorantreiben, statt uns anpassen zu müssen an Tatsachen, die andere schaffen. Mit großen Projekten wie der geplanten Einführung eines flächendeckenden E-Tickets im ÖPNV, dem vom Land Baden-Württemberg geförderten Testfeld für autonomes Fahren oder auch dem digitalen Verkehrsmanagementsystem moveBW haben wir bereits einiges erreicht und noch vieles vor.

Was sind die besonderen Herausforderungen im Ländle?

Nicht nur in Baden-Württemberg, sondern global stehen wir vor großen Herausforderungen. Die gesetzten Klimaschutzziele können nur erreicht werden, wenn gerade im Verkehrssektor der CO₂-Ausstoß deutlich reduziert wird. Gesundheits- und Umweltschutz sind ernst zu nehmen. Dafür bedarf es wirkungsvoller Maßnahmen und eines Umdenkens im Mobilitätssektor. Wir müssen Baden-Württemberg vom Auto-Land zum Mobilitäts-Land entwickeln. Moderne und emissionsfreie Antriebsformen und neue Mobilitätskonzepte bieten das Potenzial für die erforderliche Verkehrswende. An diesen Punkten setzt unsere Verkehrspolitik an.

Baden-Württemberg ist geprägt vom Miteinander des ländlichen Raums und städtischer Ballungszentren. Der Megatrend der Urbanisierung hat für die Mobilität in beiden Bereichen gravierende Folgen. In ländlichen Gebieten stehen wir vor der Aufgabe, insbesondere jungen und älteren Menschen, die passenden Mobilitätsangebote zur Verfügung zu stellen. Dem öffentlichen Nahverkehr kommt hier eine Schlüsselrolle zu. Außerdem wollen wir das autonome Fahren gerade für den ländlichen Raum voranbringen – mit Realismus, aber ohne Berührungsangst. In den Städten sehe ich vor allem zwei gravierende Herausforderungen: die verkehrs-induzierte Luftbelastung mit allen uns zur Verfügung stehenden Kräften zu senken sowie Staus abzubauen. Mehr (Auto-) Verkehr geht auf Kosten von Lebensqualität, Umwelt und Wirtschaft. Hier braucht es neue Konzepte.



Welche Rolle spielt der öffentliche Nahverkehr – heute und in Zukunft?

Der ÖPNV ist ein wichtiges Element einer nachhaltigen, umweltfreundlichen und ressourcenschonenden Mobilität. Er trägt gleichermaßen zur Lebensqualität der Bevölkerung und zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts bei. Er bildet somit einen wesentlichen Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. In vielen Regionen ist die Nachfrage nach Alternativen zum Auto in den letzten Jahren stetig gestiegen. Solche Alternativen zu fördern, ist daher nicht nur aus ökologischen und sozialen Gründen sinnvoll, sondern auch Ausdruck von Wahlfreiheit und dem Interesse der Bevölkerung. Die Landesregierung sieht daher den Erhalt und Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs als wichtige Aufgabe für die Zukunftsfähigkeit Baden-Württembergs an. Ein Grundangebot im ÖPNV soll im Sinne einer Mobilitätsgarantie alle Gemeinden im Land im Stundentakt erschließen – auch abends und am Wochenende. Maßgebend ist dabei der Gedanke, dass der ÖPNV durch das Prinzip der Mobilitätsgarantie künftig das Image eines flächendeckend zuverlässigen Systems erwirbt. Die Landesregierung setzt dabei auf die Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern, Kommunen, Verkehrsverbünden und Verkehrsunternehmen sowie auf eine intelligente Kombination weiterentwickelter ÖPNV-Konzepte mit neuen Ideen.

Welche Veränderungen oder Innovationen wünschen Sie sich im öffentlichen Nahverkehr in Zukunft?

Die Fahrgastzahlen im ÖPNV sind in den letzten Jahren stark gestiegen. Im ersten Halbjahr 2017 haben 5,2 Mrd. Menschen Busse und Bahnen genutzt, sodass die Rekordwerte aus dem Jahr 2016 sogar übertroffen wurden. Und dennoch: Eine nachhaltige Verkehrswende



Panoramablick auf Heilbronn

kann nur gelingen, wenn wir weiter konsequent daran arbeiten, die Menschen von den unbestreitbaren Vorteilen des ÖPNV zu überzeugen und ihn besser machen – durch attraktive und zuverlässige Angebote, übersichtliche Tarife, barrierefreie Nutzbarkeit, E-Ticketing, sinnvolle Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln und – ganz wichtig: Pünktlichkeit. Das erfordert auch in Baden-Württemberg, das weiterhin einen positiven Bevölkerungssaldo aufweist, kontinuierliche Infrastrukturinvestitionen auf einem sehr hohen Niveau. Das Land wird da auch weiterhin seinen Beitrag leisten.

Stichwort Feinstaub und Umweltschutz: Müsste nicht noch viel mehr Personen- und Güterverkehr auf die Schiene verlagert werden?

Die Verlagerung sowohl von Personenverkehr als auch von Güterverkehr ist ein vorrangiges Ziel meiner Politik. Die Klimaschutzziele von Paris können wir nur erreichen, wenn auch der Verkehr seinen Beitrag dazu leistet. Gerade was den Güterverkehr betrifft, bleibt hier noch viel zu tun. Notwendig ist eine Ausbau- und Modernisierungsoffensive im Schienengüterverkehr.

Von welchen Konzepten andernorts, in Deutschland, Europa oder auch global, könnte man in Baden-Württemberg noch etwas lernen?

Europa- und weltweit gibt es immer mehr Länder und Regionen, die auf verschiedenen Gebieten nachhaltiger Mobilität Vorreiter sind. Von diesen können und wollen wir lernen. In Zusammenarbeit mit ihnen besteht zudem die Möglichkeit, gemeinsame Interessen gezielt voranzubringen. Vor diesem Hintergrund pflegen wir Kon-

takte und stehen im Austausch mit unterschiedlichen Partnerregionen. Mit Blick auf den Schienen- und den öffentlichen Verkehr ist sicher die Schweiz als ein wichtiges Vorbild zu nennen. Aber auch in Österreich oder in Südtirol gibt es gute Konzepte etwa zum elektronischen Ticketing. Bei der Förderung der Elektromobilität passiert gerade in Skandinavien sehr viel, asiatische Länder sind hier ebenfalls aktiv. Im kommenden Jahr werde ich nach Norwegen reisen. Neben der Elektromobilität wird bei dem Besuch das Thema Luftreinhaltung eine Rolle spielen. Die nordischen Länder sind auch im Bereich der Radverkehrsförderung traditionell gut aufgestellt. Davon konnte ich mich bei meinem diesjährigen Aufenthalt im Rahmen der „Velo-City-Konferenz“ erneut überzeugen.

Sie haben sich bewusst für „mehr Wettbewerb auf der Schiene“ entschieden. Warum?

Es gibt keine Alternative zum Wettbewerb. Zum einen sind Direktvergaben heute rechtlich nur noch in ganz wenigen Ausnahmefällen zulässig. Zum anderen hat der Wettbewerb auch ökonomische Vorteile. Nur durch den Wettbewerb bekommen wir als Besteller bessere Angebote zu günstigeren Preisen. Die brauchen wir, wenn wir das Angebot auf der Schiene verbessern wollen.

Ist das Konzept aus Ihrer Sicht bis dato aufgegangen?

Ja. Durch den Wettbewerb konnten wir den Zuschussbedarf pro Kilometer gegenüber der vorherigen Direktvergabe an die Deutsche Bahn deutlich reduzieren. Diesen Spielraum nutzen wir, um das Angebot auszubauen – in den Stuttgarter Netzen z. B. um über 20 Prozent.



Lokführer war mal ein Traumberuf. Ist das heute noch so?

Lokführer ist heute leider ein Mangelberuf. Schichtdienst, Stress und die psychische Belastung aufgrund der Verantwortung für viele Menschen schrecken offenbar ab.

Was muss sich ändern?

Ich glaube, es ist die Aufgabe aller Player im Schienenbereich, den Lokführerberuf wieder als attraktiven Arbeitsplatz zu kommunizieren. Sicherlich müssen die Arbeitsbedingungen selbst auch attraktiver werden – hier geht es vor allem um die soziale Sicherheit. Wir haben in unserem Koalitionsvertrag z. B. festgelegt, dass Wettbewerb nicht auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen werden darf. Hierzu passt, dass nach dem neuen Vergaberecht bei einem Betreiberwechsel in der Regel der neue Betreiber das Personal des alten übernehmen muss.

Was macht einen attraktiven Arbeitgeber auf der Schiene heute aus?

Neben einer leistungsgerechten Bezahlung sind es auch die Nebenleistungen eines Arbeitgebers, die Menschen langfristig an ein Unternehmen binden – etwa die Regelungen zum Urlaub und zur Teilzeit oder auch sonstige Vergünstigungen, wie z. B. ein kostenloses Konto bei der Bank des EVU.

Wollten Sie selbst einmal Lokführer werden?

Als Kind habe ich viel Zeit auf dem Güterbahnhof in Rotenburg verbracht. Mein Großvater war Bahnspediteur und meine Mutter hat im Güterbahnhofsbüro gearbeitet. Das war ein wunderbarer Abenteuerspielplatz für mich und selbstverständlich wollte ich Lokführer werden, aber nur auf einer Dampflok – die wurden zu meinem damaligen Bedauern durch Dieselloks und Schienenbusse abgelöst.

Mobilitätsstudie der Baden-Württemberg-Stiftung: Nachhaltig, klimafreundlich und sozial verträglich



Reduzierung des Autoverkehrs um dem CO₂-Ziel des Pariser Klimaabkommens gerecht zu werden:

bis 2030 -30%

bis 2050 -85%

Die Baden-Württemberg-Stiftung hat Ende September 2017 eine Studie veröffentlicht, die Perspektiven für die zukünftige Mobilität in Baden-Württemberg aufzeigt. Hintergrund ist die Frage, wie eine nachhaltige, klimafreundliche und sozial verträgliche Mobilität aussehen müsste, um dem CO₂-Ziel des Pariser Klimaabkommens gerecht werden zu können.

Ein Kernergebnis: Der Autoverkehr müsste bis 2030 um 30 und bis 2050 um 85 Prozent reduziert und auf Elektromobilität umgestellt werden. **Das Rückgrat der zukünftigen Mobilität bilden der elektrifizierte integrierte öffentliche Verkehr und moderne Car-Sharing Angebote.** In der Studie wird von einem erheblichen Bedeutungsverlust des Autos ausgegangen, was starke Jobverluste in der baden-württembergischen Autoindustrie zur Folge haben würde.

Eine ausführliche Auswertung der Mobilitätsstudie können Sie in der nächsten Ausgabe von Think Ahead! lesen.

Die Mobilität von morgen gestalten: Management in Zeiten sozio-technischer Transitionen

Ein Beitrag von Dipl.-Ing. Tobias Heger und Dipl.-Ing. Sebastian Knab

Mobilität im Umbruch

Der Mobilitätssektor befindet sich inmitten eines fundamentalen Umbruchs. Seit Erfindung des Verbrennungsmotors im späten 19. und der Fließbandfertigung im frühen 20. Jahrhundert erlebt der motorisierte Individualverkehr eine beispiellose Erfolgsgeschichte. Durch die zunehmende Sensibilisierung für seine negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt sowie die unaufhaltsam fortschreitende Digitalisierung könnte diese Erfolgsgeschichte jedoch bereits in wenigen Jahrzehnten ein jähes Ende finden. Der Trend zu neuen Mobilitätskonzepten wie dem Carsharing und Mobilitätsstationen, multi-modaler Mobilität, alternativen Antrieben und dem autonomen Fahren scheinen unaufhaltsam. Die tiefgreifenden Konsequenzen sind auf Grund der Vielschichtigkeit und Komplexität der Veränderungen in vielen Top-Management-Etagen allerdings noch weitestgehend unklar.

Die Wissenschaft bezeichnet einen solchen Umbruch als sozio-technische Transition (dt. „Übergang“). Der Begriff beschreibt einen fundamentalen, strukturellen Wandel eines gesellschaftlichen Systems durch die Koevolution technologischer, ökonomischer und kultureller Entwicklungen. Eine sozio-technische Transition umfasst interdependente Veränderungen technischer Möglichkeiten, ökonomischer Wirkungszusammenhänge, individueller und kollektiver Denk- und Verhaltensmuster sowie institutioneller Rahmenbedingungen. Kennzeichnend für sozio-technische Transitionen ist das Auftreten vielfältiger, interdependenter und aufeinander aufbauender Innovationen in mehreren Subsystemen, sogenannte systemische Innovationen, die erst gemeinsam eine Transition ermöglichen. Sozio-technische Transitionen haben meist weitreichende Folgen über einen bestimmten Sektor oder eine Industrie hinaus.

Ein historisches Beispiel für eine sozio-technische Transition im Mobilitätssektor ist der Wandel von der Pferdekutsche zum motorisierten Automobil. Ausgelöst durch mehrere technische Innovationen, wie die Entwicklung des Verbrennungsmotors, die Herstellung von Kraftstoff aus Erdöl und die Fließbandfertigung, bedeutete dieser Wandel weit mehr als den Ersatz von Pferden durch Motoren. Es mussten neue Straßen gebaut werden, somit entstand die Straßenbauindustrie. Ein Tankstellennetz musste aufgebaut werden, was zu einem neuen Geschäftsbereich für Erdölfirmen führte. Der zunehmende Straßenverkehr musste geregelt werden und die Straßenverkehrsordnung entstand, so dass institutionelle Innovationen, neue Gesetze und Behörden gebraucht wurden. Der Führerschein wurde eingeführt, so dass Fahrschulen und ein Prüfsystem benötigt wurden. Darüber hinaus gliederte sich der Herstellungsprozess von Automobilen nach und nach in ein System aus OEMs und einer umfassenden und hoch spezialisierten Zulieferindustrie. Bei Kunden führte es zunächst zu der Idee und anschließend der Norm des privaten Autobesitzes und damit einhergehend auch zum Automobil als Statussymbol.

Überforderung traditioneller Managementpraktiken

Für Unternehmen bergen Transitionen sowohl große Chancen als auch Herausforderungen. Transitionen brechen traditionelle Industrien auf und eröffnen völlig neue Märkte an deren Schnittstellen oder jenseits der bisher als gegeben angenommenen Grenzen. Proaktive Unternehmen können diese Märkte erschließen und so gestalten, dass sie über viele Jahre eine für die Wett-

Dipl.-Ing. Tobias Heger



Tobias Heger ist Gründer und Managing Partner der Rohrbeck Heger GmbH. Nach mehreren Jahren enger Zusammenarbeit mit Industrie und Wissenschaft sowie Verbänden öffentlicher und privatwirtschaftlicher Organisationen (EIT Digital) gründete er 2014 mit Prof. Dr. Rohrbeck eine Unternehmensberatung mit Fokus auf strategische Früherkennung, Innovations- und strategisches Management. Ausgehend von Digitalisierung und Telekommunikation ist dabei in den vergangenen Jahren verstärkt auch die Mobilität in den Fokus gerückt. Durch Design und Leitung mehrerer Innovationswettbewerbe hat

er darüber hinaus auch ein tiefes Verständnis für Start-ups und Kooperationsformen mit Unternehmen entwickelt.

Tobias Heger veröffentlicht regelmäßig in Fachzeitschriften und hält Fachvorträge, Gastvorlesungen und Seminare zu den Themen Früherkennung sowie Innovations- und strategisches Management. Er ist Wirtschaftsingenieur und hat Industrienerfahrung bei der Deutschen Telekom, Airbus (beide DEU) und EIT Digital (EU) gesammelt.



bewerber nur schwer einzuholende Marktposition erreichen. Gleichzeitig bedeutet eine Transition auch eine schnelle, unsichere und systemische Veränderung, auf die gerade etablierte Wettbewerber häufig nur schlecht vorbereitet sind.

In stabilen Industrien bilden sich im Laufe der Zeit Marktregeln, die allen Marktteilnehmern bekannt sind. Veränderung ist hier größtenteils evolutionär und Unternehmen – wenn auch vielleicht nicht in jedem Detail – kennen die Roadmaps und zukünftigen Produkte ihrer Wettbewerber, Zulieferer und Partner sowie zu erwartende institutionelle und regulatorische Entwicklungen. Das Kundenverhalten ist absehbar und kann über etablierte Methoden gut in die Produkt- und Dienstleistungsentwicklung einbezogen werden. In der Unternehmensplanung kommen Instrumente wie lineare Planung, Benchmarking und heuristische Planungs-, Optimierungs- und Strategieansätze zur Anwendung und liefern meist zufriedenstellende Ergebnisse.

Es stellt sich nun aber die Frage, wie Unternehmen in Zeiten der Transition erfolgreich planen und sich bestmöglich darauf vorbereiten können. Sind die gleichen

Ansätze anwendbar? Kernfragen, die sich das Management stellen muss, sind z. B.:

- Gibt es Zeichen dafür, dass sich das Verhalten meiner Kunden grundlegend verändern könnte?
- Kann ich mit einiger Sicherheit abschätzen, wie die Industrie in entfernterer Zukunft aussehen wird oder überwiegt die Unsicherheit?
- Deuten sich rechtliche oder regulatorische Veränderungen an?
- Kenne ich meine Wettbewerber oder ist bereits absehbar, dass neue Marktteilnehmer kurz vor dem Eintritt stehen?
- Weiß ich, was von neuen Marktteilnehmern zu erwarten ist oder wurde ich gar kürzlich überrascht?
- Kenne ich die Geschäftsmodelle meiner Wettbewerber, sind neue Modelle absehbar oder kürzlich entstanden?

In der Mobilität sind die Antworten zu vielen dieser Fragen aktuell sicherlich „nein“. Es kommen stetig neue Marktteilnehmer an vielen Stellen des Wertschöpfungsnetzwerks hinzu. Während heute zum Beispiel das „Call a Bike“-Angebot der Deutschen Bahn bekannt und als passende Ergänzung im Nahverkehr gesehen wird, kam

Dipl.-Ing. Sebastian Knab



Sebastian Knab ist ein Seniorberater bei der Rohrbeck Heger GmbH. Seine Aufmerksamkeit liegt neben der Früherkennung auf kollaborativer Geschäftsmodellentwicklung, Innovations- und Technologieradaren sowie sozio-technischen Transitionen insbesondere in der Energie- und Automobilindustrie. Vor seiner Zeit an der Universität Hamburg hat Sebastian Knab verschiedene Arbeitsgruppen und Projekte zu den Themen Smart Energy Systems und Geschäftsmodellentwicklung ins Leben gerufen und geleitet.

Er veröffentlicht regelmäßig in Fachzeitschriften und leitet verschiedene Vorlesungen, Übungen und Seminare an der Universität. Sebastian Knab ist Wirtschaftsingenieur und sammelte Industrieerfahrung bei Total (FRA), Eketral A.Ş (TUR), der Daimler AG und Auribus AG (beide DEU).

es ursprünglich durchaus überraschend. Heute befindet sich die Deutsche Bahn mit dem Angebot im Wettbewerb mit Start-ups wie nextbike oder auch Einzelhandelsgrößen wie LIDL. Über die Aufnahme von E-Bikes in das Angebot und die damit einhergehende Nähe zu Elektrolrollern erweitert sich der Kreis der Wettbewerber weiter. So bietet zum Beispiel Bosch mit „Coup“ E-Scooter zum Leihen an, momentan noch beschränkt auf Berlin. Darüber hinaus wurden in der Vergangenheit undenkbar Geschäftsmodelle eingeführt, so zum Beispiel Ridesharing und -selling. Wettbewerbsregeln scheinen an Gültigkeit zu verlieren und ein eindeutiges Zukunftsbild der Mobilität ist nicht erkennbar, nicht einmal das Zusammenspiel mit anderen Industrien scheint klar. Plötzlich tummeln sich weltweite Größen wie Google und Apple gefährlich nahe am eigenen Geschäft und neue, ernstzunehmende Wettbewerber wie Uber entstehen. Tesla, oberflächlich betrachtet nur ein neuer Automobilhersteller mit einem anderen Antriebskonzept, hat nebenbei den After-Sales-Bereich in der Automobilbranche grundlegend verändert und kombiniert nun auch Industrien auf eine neue Art, indem sie zum Beispiel über Powerwall und Solardachziegel in die Heimversorgung vorstoßen.

Während erfolgreiche neue Unternehmen – Start-ups im weiteren Sinne – meist mit einer Idee starten und agil, flexibel und schnell agieren können, so dass sie in kurzer Zeit ein funktionierendes Produkt und Geschäftsmodell entwickeln, tun sich größere und etablierte Unternehmen mit diesem Vorgehen schwer. Die Gründe sind zahlreich, tiefgreifend und können nur schwerlich abgestellt werden. Es überwiegt meist der Fokus auf Effizienzsteigerungen, Optimierung des bestehenden Produktportfolios und inkrementelle Innovationen. Somit ist es letztendlich der stetige Versuch, im Wettbewerb mit anderen bestehenden Marktgrößen Anteile zu gewinnen. In Zeiten der Transition besteht aber die Gefahr, dass die gesamte Industrie sich so stark verändert und an Relevanz verliert, dass somit ebendieser Fokus fehlerhaft ist.

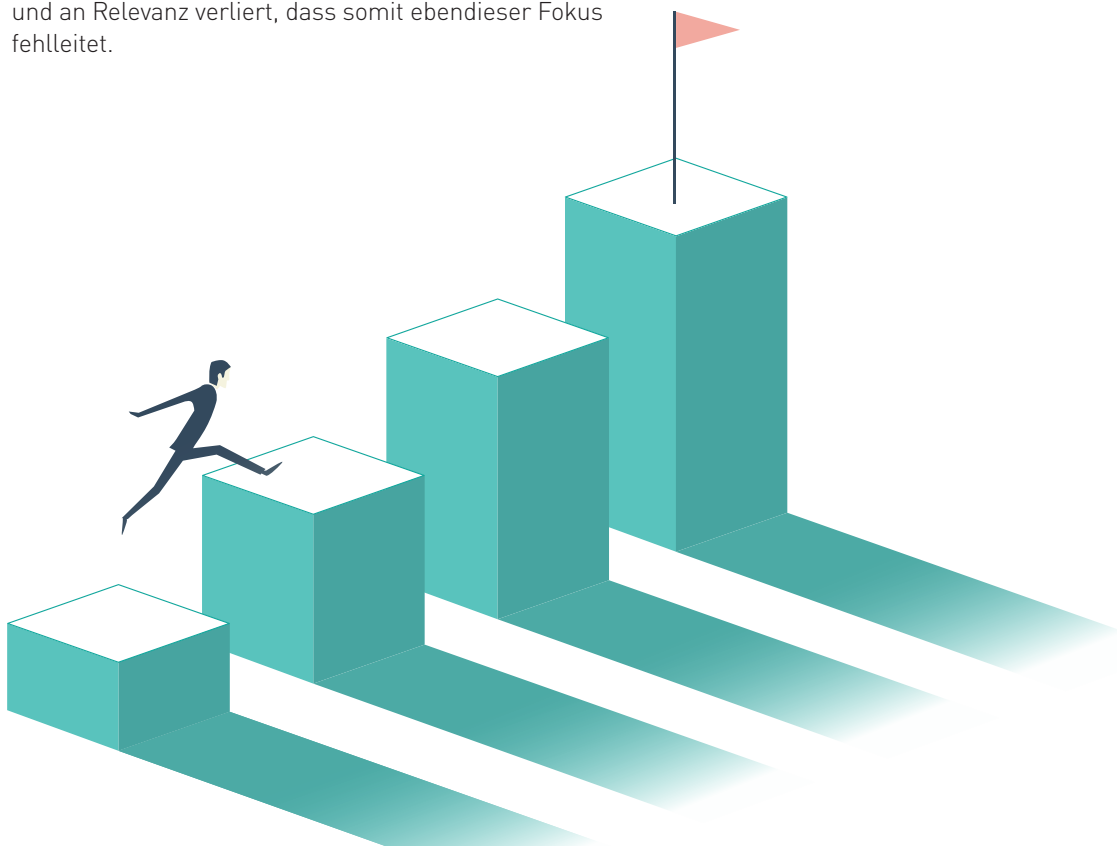
Instrumente, um Veränderungen systematisch zu erkennen, zu interpretieren und Aktionen daraus herzuleiten, sucht man in vielen Unternehmen vergeblich. Es werden durchaus Studien, Workshops und Projekte durchgeführt, manchmal gibt es auch Abteilungen mit eben diesem Auftrag, aber in vielen Fällen sucht man spätestens die Ableitung und Vorbereitung von konkreten Maßnahmen vergeblich. Darüber hinaus werden trotz häufiger Betonung der eigenen Offenheit externe Quellen unzureichend einbezogen. Dabei ist es z. B. durch Zulieferer, Kunden, Verbände und Netzwerke, akademische Kooperationspartner, Patent- und wissenschaftliche Datenbanken sowie zahlreiche öffentliche Quellen gut möglich, an die notwendigen Informationen zu kommen.

Als Folge eines unzureichenden Verständnisses von Veränderung überwiegen in Produkt-, Service- und auch FuE-Portfolios kurzfristige Aktivitäten, während längerfristige Themen vernachlässigt und große Zukunftschancen nicht aufgegriffen werden. Mangelnde Berücksichtigung von langfristigem Erfolg und Weitsicht bei Zielvorgaben, Personalentwicklung und Vergütung sind dabei in vielen Unternehmen Teil des Problems.

Management in Zeiten sozio-technischer Transitionen

Wie kann also ein Unternehmen auf eine unsichere Zukunft vorbereitet werden? Erfolgreiches Agieren in unsicheren Zeiten erfordert Flexibilität und Weitsicht – im Englischen auch Strategic Foresight genannt.

Es muss somit ein Verständnis für Veränderung, für systemische Effekte und Verschiebungen entwickelt werden. Darauf basierend gilt es, deren Folgen abzu- sehen – sowohl für den Markt als auch für das eigene



Fähigkeit	Vorbereitet sein	Verständnis schaffen	Aktionen vorbereiten
Ziel	Die Zukunft überblicken und Unsicherheit reduzieren	Systemzusammenhänge verstehen und gemeinsame Visionen entwickeln	Aktivitäten orchestrieren und systemische Innovationen kollaborativ planen und implementieren
Herangehensweise	Veränderungen identifizieren: – Gesellschaftliche Dynamiken – Markttrends – Technologische Entwicklungen – Fortschritt in der Wissenschaft – Neue Geschäftsmodelle, Wettbewerbsveränderung – Politische und regulatorische Veränderung – Interne Entwicklungen	Veränderung verstehen: – Abhängigkeiten und Zusammenhänge verstehen – Treiber und Barrieren identifizieren – Systemische Effekte identifizieren und verstehen – Chancen und Gefahren erkennen – Eigene Voraussetzungen evaluieren, Stärken und Schwächen identifizieren – Handlungsmöglichkeiten herleiten und evaluieren	Zukunftsausrichtung der Produkt- und FuE-Portfolios Neuentwicklungen: – Piloten, Prototypen, „minimum viable products (MVPs)“ entwickeln und validieren – Neue Geschäftsmodelle entwickeln – Kooperieren Die Organisation vorbereiten: – Beobachtung relevanter Veränderungen sicherstellen – Voraussetzungen für eigene Veränderung schaffen
Methodische Umsetzung	Zukunftsradar – Kontinuierliches Scannen nach sowie (Wieder-)Bewertung von Veränderungen – Nutzung von internen Quellen sowie Zulieferern und Kunden – Nutzung von externen Experten, Wissenschaftlern und Wissensträgern sowie Kooperationen, Netzwerken und sonstigen Beziehungen	Szenariobasierte Strategieentwicklung – Unterscheidung von endogenen und exogenen Treibern über Einflussanalyse – Sicherstellung der Konsistenz von Szenarien und Strategien – Betrachtung und Evaluierung von verschiedenen Strategie-/ Handlungsvarianten	Strategiespiele, Wettbewerbsanalyse – Identifikation und Simulation von Positionen, Interessen, Einflüssen, strategischen Aktionen und Reaktion der Marktakteure Portfoliooptimierung – Evaluation des bestehenden Portfolios gegen Zukunftschancen am Markt (Neuinitiation und Deinvestition) Geschäftsmodellentwicklung – Kollaborative Entwicklung zukunftsfähiger Geschäftsmodelle mit externen, zukünftig relevanten Stakeholdern

Unternehmen – und mit diesem Verständnis neue, erfolgreiche Strategien zu entwickeln. Die eigenen Handlungsmöglichkeiten müssen erkannt und abgewogen werden, um so im richtigen Moment schnell und adäquat reagieren zu können.

Systematische Erhöhung der Zukunftsorientierung eines Unternehmens wird durch drei Fähigkeiten sichergestellt:

- 1. Vorbereitet sein:** Veränderungen früh und systematisch erkennen, sowohl in der Breite als auch in der Tiefe.
- 2. Verständnis schaffen:** die Bandbreite möglicher Veränderungen und deren Einfluss auf den Gesamtmarkt sowie das eigene Geschäft verstehen, neue Märkte explorieren und Handlungsoptionen erarbeiten.
- 3. Aktionen vorbereiten:** Produkt- und FuE-Portfolio auf die Zukunft ausrichten, neue Lösungen und zukunftsfähige Geschäftsmodelle entwickeln; Voraussetzungen dafür schaffen, auch radikale Innovationen erfolgreich zu verfolgen – sowohl in bestehenden Strukturen als auch über Kooperationen, Spin-Offs und Akquisitionen.

Wenn Transitionen zur Normalität werden – Erfolg ist kein Zufall

Wir leben in einer Zeit multipler sozio-technischer Transitionen. Technologie, Wirtschaft und Gesellschaft verändern sich grundlegend und unwiderruflich. Neben der Mobilitätswende führen Digitalisierung, Energiewende, Kreislaufwirtschaft und viele andere Megatrends zu einer grundlegenden Veränderung der Art und Weise des Wirtschaftens in nahezu allen Industrien. Die zunehmende Vernetzung – nicht nur die technische – verlangt nach neuen Methoden, nach Offenheit und neuen Formen der Zusammenarbeit. Damit einhergehen seltene Chancen für Unternehmen, neue Wettbewerbspositionen mit nur schwer einholbaren Vorsprüngen zu erlangen. Die Unternehmen, die sich nicht verändern, werden irrelevant. Die aber, die sich vorbereiten und Strategie und Innovationsmanagement konsequent umstellen, werden durch Umbrüche gestärkt.

London Midland Lab: Innovationen für den Fahrgast!

INNOVATION



Im iCentrum im Birminghamer Aston Science Park wird Zukunft gemacht: London Midland, ein Teil der Go-Ahead Group, bringt hier im Rahmen eines groß angelegten Zukunftsprojektes Start-ups zusammen mit dem Ziel, Innovationen zu steuern und zu entwickeln, die dem Fahrgast das Reisen in Zukunft noch leichter und angenehmer machen. Von einem schnellen Feedback-Instrument bei Erstattungsanfragen über ein sensorisches Nachrichtensystem für Hörbehinderte bis hin zu einer App, die Warteschlangen vermeiden hilft, dreht sich alles um intelligente Lösungen für Menschen auf Reisen.

Einen visuellen Eindruck von der Zukunft des Reisens gibt es hier:

London Midland Labs Cohort One
Meet the Startups
tinyurl.com/lml-start-ups

The launch day was the kick off event
at the start of the programme
tinyurl.com/lml-kick-off

With our guest speaker Rory Sutherland
doing a great speech at the LM Labs Launch
tinyurl.com/lml-guest-speech

The 12 week programme was rounded off
with a Demo/Investor day where the Cohort
pitched their ideas
tinyurl.com/lml-investor-day

Von Stuttgart nach Nürnberg: Go-Ahead fährt bald auch nach Bayern!

Die Go-Ahead Baden-Württemberg GmbH hat den Zuschlag erhalten, im Netz 3A der Länder Baden-Württemberg und Bayern die Strecken Stuttgart – Schwäbisch Hall-Hessental – Crailsheim – Nürnberg zu betreiben. Betriebsbeginn des für 13 Jahre laufenden Vertrages ist der Dezember 2019 – wir arbeiten mit Hochdruck an den Vorbereitungen!

Die Strecke ist eine der traditionsreichsten in Baden-Württemberg und wird bereits seit 1880 betrieben. Neben der Remsbahn bietet sie eine zweite schnelle Verbindung von Stuttgart nach Nürnberg.

Mit der Murrbahn schufen die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen zusammen mit der gleichzeitig gebauten Gäubahn Stuttgart – Freudenstadt eine Diagonalverbindung durch Württemberg. Mit ihr sollte die Verbindung aus Nürnberg über Crailsheim nach Stuttgart gegenüber den bestehenden Strecken über Aalen bzw. Heilbronn verkürzt werden.

Die Murrbahn ist eine Strecke mit viel Historie. Dass sie größtenteils eingleisig blieb, geht auf den Versailler Vertrag nach dem Ersten Weltkrieg zurück – ein zweigleisiger Ausbau wurde aus strategischen Gründen durch Frankreich untersagt. Von 1962 bis 1965 wurde der Abschnitt Waiblingen – Backnang elektrifiziert und zweigleisig ausgebaut. Hierfür musste das Viadukt über die Rems zweigleisig werden. Man war immer auf der Suche nach Innovationen: In Schwaikheim wurde neben dem alten eingleisigen Tunnel ein neuer zweigleisiger Tunnel gebaut. Es war der erste Tunnel in Deutschland, der komplett betoniert anstatt gemauert wurde.

Im Herbst 1981 begann der S-Bahn-Verkehr der Linie S3 zwischen Backnang und Stuttgart; damit einher ging die Einführung eines Taktverkehrs bis Backnang und eine Verbesserung des Verkehrsangebots. In den 1990er Jahren wurde die Elektrifizierung auf der Strecke massiv vorangetrieben.

Heute wird das Netz 3A mit insgesamt rund 1,3 Millionen Zugkilometern insbesondere von Pendlern genutzt – es ist eine wichtige Verbindung zwischen den Regionen. Auf der Strecke, die Teil des künftigen Metropol-Express-Netzes ist, werden Züge von Stadler Typ FLIRT 3XL eingesetzt. Nach dem Gewinn der Strecken Rems – Fils und Franken – Enz im Stuttgarter Netz ist es der dritte Auftrag für Go-Ahead in Deutschland.

Wir freuen uns sehr, mit dem Netz 3A bereits unser drittes Netz in Deutschland befahren zu können und wollen mit einem qualitativ hochwertigen Betrieb zusätzliche Fahrgäste vom Schienenpersonen-nahverkehr in Baden-Württemberg überzeugen. Wir wollen uns auch im Netz 3A als verlässlicher und verantwortungsbewusster Partner im Eisenbahnverkehr etablieren und zu einem bevorzugten Arbeitgeber entwickeln. Auch in Zukunft setzen wir auf eine partnerschaftliche Zusammenarbeit mit allen anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Sicherheit und Qualität für die Fahrgäste, aber auch für unsere Mitarbeiter stehen für uns an erster Stelle.

Modernste Technik, komfortable Ausstattung – Stadler-Züge für die Murrbahn

Um in Zukunft auch allen Fahrgästen im Netz 3A den bestmöglichen Komfort zu bieten, hat Go-Ahead den Fahrzeughersteller Stadler Pankow GmbH mit der Lieferung von weiteren elf elektrischen Triebzügen vom Typ FLIRT beauftragt. Bereits für das Stuttgarter Netz 1, das ab Sommer 2019 von Go-Ahead befahren wird, wurden 48 FLIRTS bei Stadler bestellt.

Alle Fahrzeuge erhalten das baden-württembergische Landesdesign. Die 3-teiligen Fahrzeuge für die Murrbahn bieten 377 Personen Platz, verfügen über helle, freundliche Fahrgastbereiche, sind durchgängig niederflurig und barrierefrei. Zum modernen Design gehören ebenso ein zeitgemäßes Fahrgastinformationssystem und ein fahrzeugseitiges freies WLAN.

„Wir freuen uns über den neuen Auftrag und dass wir damit die Zusammenarbeit mit Go-Ahead fortsetzen dürfen“, sagt Ulf Braker, Geschäftsführer der Stadler Pankow GmbH. „Der FLIRT ist ein Produkt, das sich immer größerer Beliebtheit erfreut. Modernste Technik, komfortable Ausstattung und eine hohe Laufruhe erfreuen die Fahrgäste – die Betreiber schätzen die

hohe Energieeffizienz sowie die leichte Wartbarkeit der Fahrzeuge.“ Stadler baut seit 75 Jahren Züge und hat seinen Hauptsitz im ostschweizerischen Bussnang. Der Systemanbieter von Lösungen im Schienenfahrzeugbau verkaufte seinen Bestseller FLIRT (Flinker Leichter Intercity- und Regional-Triebzug) bereits über 1400 mal in insgesamt 17 Ländern.

„Wir freuen uns sehr auf die erweiterte Zusammenarbeit mit unserem Partner Stadler, um unseren Fahrgästen sichere und komfortable Fahrerlebnisse zu ermöglichen. Es ist unser gemeinsames Interesse, mit Qualität zu überzeugen“, sagt Stefan Krispin, Geschäftsführer von Go-Ahead.

Stadler Pankow ist das Kompetenzzentrum für die Entwicklung von Straßenbahnen, Stadtbahnen und Metro-Fahrzeugen. In Berlin-Pankow werden alle Produkte des Produktportfolios für den deutschen Markt sowie die Straßen- und Stadtbahnen für den Export entwickelt, gefertigt und montiert.

Gut zu wissen



Triebzüge Typ FLIRT

- 3-teilige Fahrzeuge im Landesdesign mit längeren Wagenkästen
- Länge von 67,6 m
- maximale Geschwindigkeit 160 km/h
- Platz für 377 Personen: 202 Sitzplätze 2. Klasse, 8 Sitzplätze 1. Klasse
- Einstiegsbereiche mit Spaltüberbrückungen und Schiebetritten
- barrierefrei und durchgängig niederflurig
- Transport von bis zu 30 Fahrrädern, sperrigem Gepäck und Kinderwagen
- Platz für Rollstühle nach TSI PRM



Traumberuf Triebfahrzeugführer?

Interview mit Dirk Flege, Allianz pro Schiene

Ist Lokführer heute noch ein Traumberuf? Und wenn ja, warum?

Lokführer ist auch heute noch ein Traumberuf. Er bietet modernste Technik zum Anfassen, große Verantwortung für Zug und Fahrgäste oder Ladung, ein breites Aufgabenspektrum sowie eine eingeschworene Berufsgruppe und Gemeinschaft. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Lokführer steigt folgerichtig in Deutschland von Jahr zu Jahr. Und: Sie haben als Lokführer praktisch eine Arbeitsplatzgarantie. Die Arbeitslosenquote von Lokführern liegt im Null-Komma-Prozentbereich.

Was hat sich in den vergangenen Jahren geändert und was erwartet die Triebfahrzeugführer in Zukunft? Welche neuen Anforderungen kommen hinzu?

Die Digitalisierung und Automatisierung hat auch dieses Berufsbild verändert. Früher wurde neben dem Lokführer Kohle geschippt, er konnte den Rauch der Dampflok wirklich riechen. Das Erlebnis Eisenbahn war damals also buchstäblich sinnlicher. Heute ist es mehr ein High-Tech-Arbeitsplatz – was natürlich einen ganz anderen Reiz hat. Bei manchem Hochgeschwindigkeitsverkehr gibt es keine ortsfesten Signale mehr. Da rauscht der ICE mit mehreren hundert Stundenkilometern auf den Gleisen entlang. Und auch im Nahverkehr geht es oft immer schneller und mit hoher Beschleunigung dahin.

Was muss ein Arbeitgeber bieten, um die knappe Ressource Triebfahrzeugführer für sich zu gewinnen?

Die Arbeitgeber sprechen bei den Lokführern in erster Linie Männer an. Nur 3,6 Prozent der Lokführer in Deutschland sind weiblich. Parallel dazu werden in Deutschland Tausende Lokführer gesucht. Die Devise kann also nur lauten: Frauen in die Loks! Wir haben bei

der Allianz pro Schiene ein Frauennetzwerk gegründet, das in dieser Frage Arbeitgeber unserer Branche sensibilisieren will. Die Eisenbahn muss weiblicher werden.

Müssen Unternehmen mehr in die Ausbildung investieren, etwa durch eigene Triebfahrzeugführer-Schulen?

Da passiert eine ganze Menge. Schon seit einigen Jahren sind auch die im Wettbewerb zur Deutschen Bahn stehenden Bahnen in Sachen Ausbildung aktiv. Es gibt etliche Ausbildungsplätze bei Privatbahnen, Schulungsangebote von Verbänden und sogar Lokführerakademien.

Wie kann man den Beruf in Zukunft als Unternehmen interessanter gestalten?

Jährliche Praxistage als Kundenbetreuer oder in der Werkstatt – natürlich vom Arbeitgeber bezahlt. Das würde dem System Eisenbahn guttun und wäre für die meisten Lokführer wahrscheinlich eine willkommene Abwechslung und ein spannender Perspektivwechsel. Arbeitgeber könnten auch unternehmensintern einen Wettbewerb ausloben, welcher Lokführer die energiesparendste Fahrweise hat und dies prämiieren. Oder interessante Fortbildungsangebote unterbreiten, die für eine Teamleiter- oder Ausbilderfunktion qualifizieren.



Dirk Flege ist seit 2001 alleinvertretungsberechtigter Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, zuvor war er Geschäftsführer verschiedener verkehrs- und umweltpolitischer Verbände. Er ist mit Leib und Seele Schienenlobbyist.

Allianz pro Schiene ist die treibende Kraft in Politik und Gesellschaft zur Vergrößerung des Schienenverkehrsanteils am Gesamtverkehr.

Gut zu wissen

Triebfahrzeugführer bei Go-Ahead – Ihre Perspektiven

- Sie arbeiten im Stuttgarter Schienenpersonennahverkehr im Triebwagen vom Typ Stadler FLIRT 3.
- Wir sichern Ihnen eine faire Arbeitszeit und Entlohnung nach Tarifvertrag (z. B. mit der GDL) zu.
- Wir bieten Ihnen einen langfristigen und sicheren Arbeitsplatz.
- Ihr Dienst endet am gleichen Ort, an dem Sie ihn begonnen haben.
- Sie sind in einem angenehmen Arbeitsumfeld tätig, in dem ein kollegiales Miteinander gelebt wird.

Drei Fragen an: Patrick Sandner (32)

Betriebsplanung & Steuerung
Go-Ahead Baden-Württemberg GmbH



1 **Warum sind Sie in der Eisenbahnbranche und warum haben Sie sich für Go-Ahead als Arbeitgeber entschieden?** Nach meiner Ausbildung als Verkäufer bei der Unternehmensgruppe ALDI Süd gab es leider keine Übernahmekancen. Darum habe ich mich nach einer Neufindungsphase für die Ausbildung zum Eisenbahner im Betriebsdienst Fachrichtung Lokführer und Transport bei der DB Regio entschieden. Hier waren für mich viele unterschiedliche Aspekte entscheidend. Vor allem die umfangreiche Technik hinter dem Betrieb hat mich fasziniert. Für Go-Ahead habe ich mich entschieden, als bekannt war, dass das Stuttgarter Netz mit zwei Losen neu vergeben wurde und Go-Ahead hierfür den Zuschlag bekommen hat. Mich haben insbesondere die moderne Firmenphilosophie mit viel frischem Wind und die flachen Hierarchien angesprochen.

2 **Was macht für Sie den Nahverkehr in Baden-Württemberg aus und was sind die Besonderheiten?** Da fällt mir natürlich die idyllische Bilderbuchlandschaft ein, durch die die Züge fahren. Das geht teils durch beeindruckende Weinregionen, aber auch durch Stadtzentren mit vielen verschiedenen Kulturangeboten. Diese Mischung aus ländlichem Charme und Urbanität finde ich einzigartig. Damit zusammenhängend zählen hier besonders viele Menschen als Pendler auf unser Angebot.

3 **Was sind die größten Herausforderungen für Sie in den kommenden drei Jahren?** Ganz klar: die Mobilisierung, also die komplexen Vorbereitungen bis zur Betriebsaufnahme im Juni 2019. Das ist eine ganz spannende Sache, gemeinsam als Team alles auf die Beine zu stellen, damit wir für unsere Kunden ein zuverlässiger Partner sind. Und wenn es dann losgeht, wollen wir unser Versprechen einlösen und allen Fahrgästen eine erstklassige Qualität und einen tollen Service bieten. Dabei zählt jeder Einzelne. Ein Lächeln für den Fahrgast ist dabei genauso wichtig wie modernste Technik!

Ausbildung zum Triebfahrzeugführer

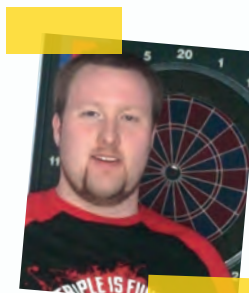
jetzt bewerben!

Ihr Profil:

- Sie haben mindestens einen Haupt- oder Realschulabschluss und sind nicht jünger als 20 Jahre.
- Sie verfügen über ein technisches Grundverständnis, beziehungsweise haben eine berufliche Vorbildung.
- Sie sind bereit, in Wechselschichten zu arbeiten.
- Sie gehen mit Zuverlässigkeit und Verantwortungsbewusstsein an die täglichen Aufgaben und Herausforderungen.

Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung über unser Bewerbungsformular unter go-ahead-jobs.personio.de.

Haben Sie Fragen, dann nehmen Sie bitte persönlichen Kontakt mit **Anne Nestler** auf unter **0711 400534 -50**.



Tobias Trunk

Azubi Triebfahrzeugführer
bei Go-Ahead

Spitzname: Tobi

Jahrgang: 1995

Wohnort: Obersulm-Eschenau

Abschluss: Realschule, Ausbildung zum Berufskraftfahrer, Ausbildung zum Triebfahrzeugführer

Hobbys: Dart spielen, gemütliche Treffen mit Kumpels, Auto fahren, Musik hören

Mein Vorbild: Michael Schumacher

Lieblingswort: Dibbl :-)

Lieblingssessen: Pizza & Pasta

Der schönste Moment in meinem Leben war:

Hmm, gibt es viele!!! Bestandene Prüfungen, Führerscheine ...

Mein Motto ist:

Arbeite, aber vergiss nicht zu leben.

Was ich noch sagen wollte:

Viele sagen: „Ich möchte in meinem Leben etwas bewegen ...“, ich sage es nicht nur, ich mache es auch. :)
Nach 4 Jahren LKW fahren, gehe ich nun auf die Schienen über und steuere zukünftig die Züge durch Heilbronn und Umgebung, also durch meine Heimat.

Erik Bethkenhagen ist neuer Leiter Kommunikation und HR



Erik Bethkenhagen (49) ist seit 1. Juli 2017 Leiter Kommunikation/HR und Marketing bei Go-Ahead. Er verantwortet alle Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen sowie das Human Resources Management.

Erik Bethkenhagen war rund 17 Jahre für die Personal- und Managementberatung Kienbaum Consultants International tätig. Hier war er bis

2015 als Leiter der Unternehmenskommunikation für die PR- und Marketingaktivitäten der Kienbaum-Gruppe verantwortlich und zuletzt Geschäftsführer der Kienbaum Communications GmbH. Die Agentur ist auf HR-Themen spezialisiert und beschäftigt rund 40 Mitarbeiter. Zudem war Erik Bethkenhagen Mitglied der Gruppengeschäftsführung. „Für uns hängen transparente Kommunikation und intelligentes Personalmanagement naturgemäß eng zusammen, sie sind Grundpfeiler unseres Erfolges. Die Kombination in einem Ressort zu bündeln ist deshalb ein wichtiger Schritt.“

Erik Bethkenhagen verfügt über ein hohes Maß an Erfahrung in beiden Bereichen und wird einen wichtigen Beitrag dazu leisten, Top-Mitarbeiter für uns zu gewinnen und allen unseren Mitarbeitern ein tolles Arbeitsumfeld zu geben“, sagt Stefan Krispin, Geschäftsführer von Go-Ahead.

„Ich freue mich sehr auf die Herausforderung bei Go-Ahead Deutschland. Das Unternehmen vereint die Vorzüge eines erfolgreichen Global Players mit der Agilität eines modernen Start-ups. Unser Ziel ist es, nicht nur in Sachen moderne Mobilität, sondern auch als attraktiver Arbeitgeber, der den Menschen in den Mittelpunkt stellt, Maßstäbe zu setzen“, sagt Erik Bethkenhagen.

Peter Raue ist Geschäftsleiter Baden-Württemberg für Go-Ahead



Zum 1. Juni 2017 startet Dr. Peter Raue (48) als Geschäftsleiter für die Go-Ahead Baden-Württemberg. Vom neuen Go-Ahead-Büro in Stuttgart aus ist er für die Mobilisierungsphase, den Aufbau der Werkstatt in Essingen sowie ab Juni 2019 für den Betrieb des Bahnverkehrs auf den Strecken des Stuttgarter Netzes 1 verantwortlich. Ab dann wird Go-Ahead für seine Fahr-

gäste rund acht Millionen Zugkilometer zwischen Stuttgart, Würzburg, Crailsheim, Karlsruhe und Ulm befahren.

Der promovierte Physiker Peter Raue war zuvor als Bereichsleiter Fahrweg bei den Kölner Verkehrsbetrieben tätig. Davor war er mehr als zehn Jahre in leitenden Funktionen für die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH erfolgreich tätig. „Wir freuen uns sehr, dass wir mit Peter Raue einen ebenso kompetenten wie erfahrenen Nahverkehrsexperten und -praktiker für Go-Ahead in Baden-Württemberg gewinnen konnten. Er ist ein wichtiger Garant dafür, dass wir unsere Mobilisierungsphase bis zum Betriebsstart im Juni 2019 weiter konsequent vorantreiben“, sagt Stefan Krispin, Geschäftsführer von Go-Ahead Deutschland.

Peter Raue ist ein ausgewiesener Experte für die Implementierung moderner Mobilitätskonzepte. Neben seiner intensiven praktischen Berufserfahrung im Nahverkehr in Baden-Württemberg lehrt er als Dozent an der RWTH Aachen und hat zahlreiche Fachbeiträge publiziert. „Ich freue mich sehr auf die neue Aufgabe bei Go-Ahead in Baden-Württemberg. Der Anspruch unseres Teams ist es, den Menschen in Baden-Württemberg ab Sommer 2019 eine hohe Qualität und einen erstklassigen Service im Nahverkehr zu bieten“, so Peter Raue.

Der Erfolg unseres Teams liegt in unserer Vielfalt.

Mit unseren Unterschieden in Persönlichkeit, Herkunft, Hautfarbe, Sprache, Alter, Geschlecht bringen wir unterschiedliche Fähigkeiten, Prägungen und Erfahrungen ein. Zusammen mit gemeinsamen Werten und Einstellungen ergänzen sie sich zu dem, was den Erfolg unserer Arbeit im Unternehmen ausmacht.

Daher sehen wir in der Vielfalt, die durch die Zuwanderung in jüngster Zeit noch einmal gewachsen ist, einen Mehrwert für jeden einzelnen und uns alle. Diese Vielfalt wird von uns geschätzt und gefördert. Deshalb sind wir als Unternehmen offen und multikulturell.

Bei uns gilt: gleiche Chancen für alle durch eine Personalauswahl, die geschlechtsneutral, qualifikations- und sachorientiert ist.

Wir fördern den Generationenmix und garantieren Chancengleichheit unabhängig von Geschlecht und sexueller Orientierung. Wir respektieren unterschiedliche Weltanschauungen und Religionen.

Wir sind bunt!

mitdenken, mitreden, mitarbeiten

Werden Sie Teil unseres Teams – ausführliche Stellenprofile finden Sie auf www.go-ahead-bahn.de/karriere

Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung unter go-ahead-jobs.personio.de. Haben Sie Fragen, dann nehmen Sie bitte persönlichen Kontakt auf: für Go-Ahead Bahn & Bus mit Frau Vesna Ignjatovic unter +49 (0) 30 208 98 62-50 und für Go-Ahead Baden-Württemberg mit Frau Anne Nestler unter +49 (0) 711 400 534-50.



Triebfahrzeugführer (m/w) Baden-Württemberg

- Sie sind für das sichere, pünktliche und ökonomische Führen von Triebfahrzeugen im Schienenpersonennahverkehr verantwortlich.
- Sie bereiten Zug- und Rangierarbeiten vor und führen diese auch selbstständig, sicher und zuverlässig durch.
- Sie verstehen sich als Botschafter unseres Unternehmens.



Kundenbetreuer mobil/Zugbegleiter (m/w) Baden-Württemberg

- Sie begleiten und betreuen unsere Fahrgäste im Schienenpersonennahverkehr.
- Sie sind Ansprechpartner für unsere Kunden im und am Zug, informieren sie zu Anschlussverbindungen und ggfs. Unregelmäßigkeiten.
- Sie unterstützen Reisende beim Ein- und Aussteigen und legen dabei hohen Wert auf Servicequalität und Kundenfreundlichkeit.



Triebfahrzeugführer zur Ausbildung (m/w) Baden-Württemberg

- Sie verfügen über ein technisches Grundverständnis beziehungsweise Sie haben eine berufliche Vorbildung.
- Sie sind motiviert, haben ein ausgeprägtes Sicherheitsbewusstsein und Konzentrationsvermögen.
- Sie sind zuverlässig und verantwortungsbewusst.



Referent Technik – Schwerpunkt Fahrzeuge (m/w)

- Sie identifizieren und priorisieren die Fahrzeuganforderungen für den SPNV und fordern wettbewerbsfähige Angebote bei Fahrzeugherstellern an.
- Sie führen aktuelle Markt- und Wettbewerbsanalysen durch und erarbeiten daraus Einschätzungen und Empfehlungen.
- Sie kommunizieren und verhandeln mit Stakeholdern und sorgen für eine optimale Lieferantenbeziehung.



Kundenbetreuer (m/w) Baden-Württemberg

- Sie beraten und betreuen unsere Kunden in unseren Kundencentern.
- Sie sind Ansprechpartner für unsere Kunden und informieren sie zu Tarifen, Fahrplänen, Anschlussverbindungen, ggfs. Unregelmäßigkeiten.
- Sie legen hohen Wert auf Servicequalität und Kundenfreundlichkeit.



Assistent Rechtswesen/HR (m/w)

- Sie übernehmen administrative Aufgaben aus dem Bereich Rechtswesen und HR.
- Sie sind verantwortlich für die Verwaltung von Verträgen und Dokumenten und unterstützen bei der Vorbereitung von rechtlichen Vorgängen.
- Sie unterstützen beim Aufbau und der Pflege des elektronischen Vertragskatasters.
- Sie erstellen Entscheidungsvorlagen für die Geschäftsführung zur Genehmigung/Unterzeichnung von Verträgen und sorgen für die formale Vorbereitung von Gesellschafterbeschlüssen.



Unsere Stellenausschreibung mittels einer Edgar-Card-Aktion war im Frühsommer ein voller Erfolg. Damit erreichten wir unsere künftigen Mitarbeiter in ihrer Freizeit.

Jetzt ist unser Löwenbändiger ein Sammelstück, das hoch gehandelt wird. Lassen Sie sich überraschen, was demnächst unser neues Motiv ist.



www.kununu.com/go-aheadbahn



www.facebook.com/go-aheadbahn



www.xing.com/go-aheadbahn



www.twitter.com/go-aheadbahn



www.instagram.com/goaheaddeutschland

Unser Büro in Stuttgart

Seit Anfang Juni haben wir unser neues Büro in der Büchsenstraße 20 in Stuttgart bezogen. Von hier aus erfolgt die Steuerung der Aufnahme des Eisenbahnbetriebs ab Juni 2019 auf den beiden Stuttgarter Netzen Rems – Fils und Franken – Enz sowie ab Dezember 2019 auf der Murrbahn. Gleichzeitig wird hier der Bau des Wartungsstützpunktes in Essingen koordiniert und last but not least die Ausbildung der Triebfahrzeugführer.

Am **12. Oktober** werden wir als internationales Verkehrsunternehmen unser Büro in der Landeshauptstadt auch offiziell einweihen. Mehr über uns in Baden-Württemberg, als Partner der Region, zum Komfort der Züge, zu unseren Arbeitsplätzen und zu Fragen der künftigen Fahrgäste erhalten Sie auf unserer Webpage. go-ahead-bahn.de/
go-ahead-in-baden-wuerttemberg

Jobmessen

Go-Ahead Bahn & Bus zum Anfassen: Lernen Sie uns persönlich kennen und besuchen Sie uns auf den verschiedenen Jobmessen.

Machen Sie sich im Gespräch mit Kolleginnen und Kollegen vor Ort ein ganz persönliches Bild über das Unternehmen Go-Ahead Bahn & Bus und erfahren Sie mehr über Einstiegs- und Karrieremöglichkeiten – zum Beispiel am **25. Oktober** in Philippsburg-Huttenheim. go-ahead-bahn.de/termine

Stammtische, Info- und Bewerbungstage

Wir veranstalten regelmäßige Info-Events zu Karrierechancen bei Go-Ahead für Quereinsteiger und Ausbildungsanfänger und bieten eine wiederkehrende Gesprächsrunde in lockerer Atmosphäre für alle Interessierten an – die aktuellen Termine gibt es unter go-ahead-bahn.de/termine

Impressum

Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH
Jean-Monnet-Straße 2
10557 Berlin
Telefon: +49 (0) 30 208 98 62 0
Fax: +49 (0) 30 208 98 62 99
E-Mail: deutschland@go-ahead.com

Fotos: Titelbild: Sunny studio, wins86 – Fotolia.com; S. 2: Michel Koczysky – Fotolia.com; S. 3: Joachim E. Roettgers/Graffiti; S. 4: M. Schönfeld – Fotolia.com; S. 5: Jürgen Fälschle – Fotolia.com; S. 7: chombosan/shutterstock.de; S. 8: MJgraphics/shutterstock.de; S. 11: Go-Ahead/Stadler; S. 13: fotogestoeber – Fotolia.com; S. 14: Artenauta – Fotolia.com; S. 16: nathapol HPS/shutterstock.de